

*Глядя на новое лицо кроссовера становится ясно: в Mitsubishi уверены, что большинство покупателей выбирают модель не за внешнюю привлекательность. Первые результаты продаж в России пока подтверждают эту гипотезу. Маршрут по дорогам Нижегородской области и республики Марий Эл раскрыл нрав новичка.*



Незапоминающимся дизайном можно укорить добрую половину машин родом из Японии. Однако после стильного и агрессивного Outlander XL смотреть на его преемника откровенно скучно. Фирменный коричневый цвет и вовсе наталкивает на нелестное сравнение с кирпичом, которому рука дизайнера сочувственно смягчила грани. Силуэт «вне времени» Mitsubishi удался: третье поколение кроссовера никоим образом не тянет на дебютанта 2012 года. Усомниться в дате рождения новинки заставляет и тот факт, что автомобиль лишен привычных сегодня дневных ходовых огней. Копеечный элемент появится после того, как вступит в силу Технический регламент с соответствующим требованием.

Скучный облик гармонирует с низким серым небом Нижнего Новгорода, которое вот-вот разразится дождем. Поспешу сесть за руль, тем более, что художники по интерьеру отыгрались за коллег. Внутри Outlander стал солиднее и дороже. Пожалуй, единственный сомнительный элемент – отделка консоли черным глянцем. Маркая поверхность ловит на себя отражения соседа по креслу и двигающихся объектов за

окнами. Гораздо интереснее смотрятся вставки из «фактурного» металла на дверях и передней панели.

Удобный руль с кожаной отделкой регулируется по вылету и углу наклона и несет на себе привычные клавиши управления музыкой и круиз-контролем. Общий язык с сиденьем найти сложнее. При росте в 186 сантиметров мне хотелось бы сидеть пониже, однако регулировки не позволяют. У пассажира своя беда. Подушка кресла излишне завалена вперед. Ремень безопасности здесь не помощник, и на торможении чувствуешь себя комфортнее, упираясь коленом в крышку «бардачка». При этом даже в топовой комплектации Ultimate штурману доступны лишь две базовые настройки: по длине и углу наклона спинки. Удачный профиль сидений не портит перфорированная кожа, отлично удерживая в виражах и при замедлениях.



Задним пассажирам из приятного достался, пожалуй, только комфорт просторного дивана. Здесь не будет тесно и втроем. Избавившись от среднего пассажира, можно разложить удобный подлокотник с парой подстаканников. В дальней дороге настоячиво рекомендую использовать их по назначению: других «развлечений» галерке не положено. Центральный тоннель лишен воздуховодов, а полумрак от тонированных стекол мешает поискам неподсвеченных клавиш стеклоподъемников.

В городской черте «Аутлендеру» трудно предъявлять претензии. Для уверенного старта со светофора вполне хватает динамики базового двухлитрового мотора. Двигателю 2,4 задача по перемещению кроссовера дается легче, хотя ни о какой избыточной мощности говорить, разумеется, не приходится. Об этом поговорим следующим летом, когда на рынке появится модификация с 3,0-литровым V6. Тогда же, кстати, японцы обещают наладить поставки машин с механическими коробками передач. Сэкономить, дожидаясь такой Outlander, правда, не получится: за год производитель явно успеет один-два раза переписать ценники. В итоге кроссовер с МКПП вряд ли окажется дешевле нынешних 969 тысяч за базовое исполнение с вариатором.

Специалисты Mitsubishi подкорректировали алгоритм работы вариатора. Раньше при интенсивном разгоне силовой агрегат быстро выходил на максимальные обороты. Это создавало впечатление пробуксовки коробки передач, когда рост скорости явно не успевал за стрелкой тахометра. Теперь двигатель раскручивается медленнее, и у водителя появляется ощущение жесткой связи между разгоном и звуковым сопровождением. Правда, от заунывного пения на максимальных оборотах в режиме «газ в пол» все равно никуда не деться.



Полноприводная трансмиссия получила новый режим работы «4WD Eco». Он заменил прежний «2WD», когда автомобиль использовал только тягу передних колес. Теперь задняя ось не спит, но подключается только в случае пробуксовки постоянно ведущей оси. При этом, как показали наши опыты в песке, проскальзывание должно быть

достаточно серьезным. Два остальных положения, «4WD Auto» и «4WD Lock», остались на своих местах.

В новом Mitsubishi Outlander блок управления полным приводом анализирует большее количество данных, что помогает оперативнее и точнее использовать арсенал трансмиссии. Если предшественник предоставлял показания только о скорости вращения колес, положении дроссельной заслонки и оборотах двигателя, то сейчас к ним добавились датчики крутящего момента, передаточного отношения в вариаторе, угла поворота руля, продольного и поперечного ускорений, а также разворачивающего момента. Последнее заимствовано у более чем серьезного «первоисточника» — Mitsubishi Lancer Evolution. Попавшийся на маршруте отрезок скользкого после дождя асфальта четко продемонстрировал повадки «Аутлендера». После начавшегося сноса передней оси подключаются задние колеса, и машина продолжает скольжение уже боком. Разумеется, в нештатную ситуацию тут же вмешивается система стабилизации.



Улучшенная электронная начинка по-прежнему бессильна при диагональном вывешивании. Это пытливый ум нашего экипажа проверил, свернув с асфальта в придорожные пески. Разумеется, немалый вклад в исход подобных приключений вносят покрышки, а штатные колеса «Аутлендера» к клану покорителей бездорожья не относятся. Зато приготовленный организаторами на второй день 30-километровый отрезок лесной дороги сразу реабилитировал машину по всем статьям. 215 миллиметров дорожного просвета и подвески, чью всеядность мы отметили еще на разбитом асфальте, позволили не только без потерь и проблем преодолеть спецучасток, но и, как говорил один персонаж с пропеллером, «немного пошалить». Ходовая часть — это явная

удача конструкторов. Российские автолюбители справедливо простят за нее многое. Легкости походки способствует и «диета», которую прописали машине. В среднем каждая версия новинки сбросила около 5% массы (или 85 килограммов) по сравнению с предшественником. Экономии удалось достичь за счет модернизированных узлов подвесок, тормозных механизмов и более широкого использования высокопрочных сталей. Даже рулевое колесо – мелочь в общей массе автомобиля – стало легче на 300 граммов.



По акустическому комфорту третье поколение сделало ощутимый шаг вперед, однако при езде по трассе хочется большего. Основная часть шума пробивается через колесные арки. Особенно тяжело сидящим сзади. Дополнительным «динамиком» для них служит пространство багажного отсека. Выдвинутая шторка немного улучшает ситуацию. На скорости около 100 км/ч и выше негромкая беседа передних сидюков останется для задних пассажиров тайной. Чтобы «галерка» не чувствовала себя обделенной приходится повышать голос или оборачиваться.

Базовая цена в 969 000 рублей выглядит более чем привлекательно. Радует глаз и тот факт, что здесь уже предусмотрен вариатор. Однако скромность остального набора непонятна. Если без штатной аудиосистемы и легкосплавных дисков жить можно, то без обогрева сидений и шторки багажника, право, как-то неловко. Погрузившись в изучение прайс-листа, узнаем, что всем версиям дешевле 1 169 000 рублей положены лишь две подушки безопасности! Это, извините, уже попросту неприлично. Полный набор из семи

эйрбегов покупатель получит только в комплектации Intense с полным приводом. Судя по списку оборудования, именно ей и следующему по иерархии исполнению Instyle маркетологи отвели роль наиболее популярных. Стоимость машин с мотором в 2,4 литра начинается с 1 309 000 рублей. Есть и еще один вопрос к составителям комплектаций. Они отнесли к категории излишней роскоши обогрев лобового стекла в зоне покоя стеклоочистителей. Эта полезная в России «фишка» входит лишь в набор Ultimate, доступный за 1 419 000 рублей. Однако результаты первых недель продаж показывают огромный покупательский интерес к машине: на начало прошлой недели количество заказов подбиралось к отметке в 4 000, увеличиваясь на 300 новых контрактов в день. Не сомневаюсь, что третьей генерации семейства Mitsubishi Outlander по плечу перекрыть успехи предшественника.